

REISEBERICHT



über die
9-tägige Männertour
mit der Segelyacht „Daddeltwo“
nach England und Frankreich
vom 23. Mai bis 1. Juni 2001

REISEBERICHT

über die

9-tägige Männertour mit der Segelyacht „Daddeltwo“
nach England und Frankreich vom 23. Mai bis 1. Juni 2001



BESATZUNG:

1. Wache:	Manfred Heyen, Holger Kleemann
2. Wache:	Dietmar Abel, Carsten Stern-Sträter
Versorgungsleiter, Smutje und Muntermacher:	Klaus Skottki
Wachensystem:	- tagsüber: 6-Stundenwache - nachts: 4-Stundenwache

Mittwoch, den 23.05.2001

Die Segelyacht wird am Vormittag mit reichlich Proviant 1. Güte voll ausgerüstet. Der Stauraum, der zur Verfügung steht, ist nicht klein bemessen, trotzdem kann nur mit Mühe alles untergebracht werden. Mit Zuladung von Wasser und Treibstoff taucht die Konstruktionswasserlinie um einige Zentimeter weiter ein. Inklusive Besatzung haben wir eine Zuladung von ca. einer Tonne Gewicht zu verzeichnen und die Yacht taucht noch tiefer weg.

Unser Versorgungsleiter und Smutje meint es gut mit uns; das bekommen wir auch auf der 9-tägigen Seefahrt täglich zu spüren.

Abfahrt aus Nordenham um 15¹⁵ nach Bremerhaven. Die doch sehr behäbige Marschfahrt nach Bremerhaven dauert 1 Stunde, wo unser Segelmacher Herr Lücht von der Fa. Schmele uns bereits erwartet. Hier soll in letzter Sekunde eine Sprayhoud montiert werden, die schon im Jahre 2000 in Auftrag gegeben wurde.

Nach 2-stündiger Montage können wir endlich um 17⁴⁵ auslaufen.

Unter Motor, Wind aus NW mit 5 Beaufort und ruppigen Wellengang erreichen wir noch rechtzeitig den „Roten Sand“ bei Niedrigwasser. Nachdem wir in die „Neue Weser“ eingefahren sind, haben wir rechtdrehenden Wind um 4 Beaufort und die Segelführung mit Genua und Groß sorgen für gute Fahrt über Grund.

Die nächsten Tage, die uns nur gutes Wetter und moderate Winde 2-5 aus **Nord** bis **NO** bescheren, bringen gute Etmale. Wir haben am Tage lange Spinnakerkurse und des Nachts auch Motorstunden. Die Sonne ist uns während der 3,5-tägigen Überfahrt stets treu geblieben.

Donnerstag, den 24.05.01 (VATERTAG)

Zum Wachbeginn gibt es Spiegelei mit Speck. Unser Muntermacher und Koch hat seine wahren Kochkünste gezeigt und als Mittagessen kreierte er reichlich Spargel mit Schnitzel, als Nachtmisch Obstkompott und Schokoriegel.

Mittags passieren wir an Backbord Schiermonnikoog, an Steuerbord befindet sich die Hauptschifffahrtsroute.

Die Wetterlage: Nachmittags bedeckt, NO 3-4 , SEE1 (Spinnakersegeln war angesagt!)

Freitag, den 25.05.01

Ein voller Spinnakertag mit NO 3, ab 19 Uhr schläft der Wind ein. Wir queren das Verkehrstrennungsgebiet und passieren in der Nacht unzählige Bohrinseln, die das Navigieren etwas umständlich gestalten.

Samstag, den 26.05.01

Zwei Feuerschiffe haben wir als Wegepunkte eingegeben, wobei wir das Zweite „East Goodwin“ um 7 Uhr im leichten Dunst passieren; Nordhinder hatten wir bereits hinter uns gelassen.

Der geniale Tidenstrom setzt uns im Wechsel von 5 Stunden (da wir gegen die Zeit segeln) mit 9 oder 3 Knoten über Grund.

Der Reeds-Almanach tut gute Dienste, obwohl die englischen Ortszeiten uns einiges an Klärungsbedarf abverlangen. (UTZ, Greenwichzeit, Sommerzeit etc.)

Aber auch sonst ersetzt er die Nordseehandbücher. Preis etwa 100,- DM.

Den Fährhafen Dover (Hovercraftfähren existieren nicht mehr) passieren wir unter Motor-kraft und glatter See um 9³⁰ Uhr. Der Anblick der Küstenkulisse ist wieder beeindruckend, doch dieses soll sich bald ändern.

Unser Zielhafen ist kein besonderer Anlaufpunkt, aber es ist ein tidenfreier Hafen und auch bei Niedrigwasser anzulaufen. Es muß berücksichtigt werden, dass hier Tidenverhältnisse von 6 bis 9 Meter vorzufinden sind.

Ein leichter SW-Wind, der sich einstellt, ermuntert uns zum Segeln (Genua und Groß). Die Distanz nach Newhaven beträgt ab Dover noch 54 Seemeilen.

Die Situation ändert sich schnell, denn ab 14 Uhr dreht der Wind auf West mit 5-6 Beaufort. Wenig später stellt sich dicker Nebel ein, der sich auch nach dem Einlaufen in Newhaven nicht lichtet. Nur mit Großsegel, Maschine und mit Kreuzschlägen benötigen wir für 24 Seemeilen 7 Std., ca. 3,4 Knoten ü.G.

Daddeltwo hat schwer zu kämpfen, denn die See ist steil und kurz und wir tauchen oft in diese Löcher ein und nehmen kräftig Wasser über. Skipper Manni stellt fest, dass im Bugbereich große Wasserkräfte auftreten und dieser Bereich noch durch Stringerleisten verstärkt werden muß. Unser bisheriges **Etmaal** beträgt **380 sm** und die Durchschnittsgeschwindigkeit ü.G. schrumpft somit von 5,3 Kn auf 5,0 Kn.

Jetzt ist noch der schwierigste Teil unserer Reise zu bewältigen: Der Landfall. Die richtig eingegebenen Koordinaten führen uns im Nebel immer näher an die Moleneinfahrt zwischen der Steilküste heran, die wir dann schemenhaft erkennen, wobei die westliche Mole nicht als Mole, sondern als Felsvorsprung oder als größeres Wasserfahrzeug ausgemacht wird.

Die erkennbare Mole an Backbord oder an Steuerbord passieren, das ist jetzt die Frage?

Doch der Zufall kommt zu Hilfe, der Nebel lichtet sich kurzzeitig um einige 100 Meter und die Hafeneinfahrt gibt sich zu erkennen, zusätzlich signalisiert die westliche Mole ein Nebelsignal.

Eine halbe Stunde später läuft eine große Trimaranfähre „**HOVER-SPEED**“ aus der engen Hafenausfahrt in Richtung See aus und hätte uns arge Schwierigkeiten bereiten können. Endlich um 21 Uhr melden wir „Leinen fest“.

Resümee: Die **Non-Stop-Fahrt** von **380 sm** endete nach **75 Stunden** über die Nordsee.

Wir erleben eine ruhige Nacht, doch vorher wird ein riesiger Waschgang eingeläutet. Am nächsten Morgen immer noch Nebel.

Eine Einklarierung wie noch vor 14 Jahren bleibt uns auf der ganzen Reise, Dank der EU-Mitgliedschaften von

Nett und freundlich meldet ihr Hafengeld

NEWHAVEN PORT & PROPERTIES LTD	
RECEIPT NO. NPP 3614	DATE 27/10/01
(2513)	
HARBOUR RECEIPT: MISC/CAR PARK/HBR DUES	
DESCRIPTION NORDENHAM	
AMOUNT £ 17,00	
SIGNED	
NEWHAVEN PORT & PROPERTIES LTD. NEWHAVEN HBR, NEWHAVEN, EAST SUSSEX BN9 0BG TELEPHONE: (01273) 752626 / 513881 VAT Reg. No. 340 859839	

erspart.
utschsprachige Hafenmeisterin
,- DM inkl. Nebenkosten).

Sonntag, den 27.05.01

Trotz Sonntag bleibt uns dieser Tag als Bummeltag erhalten, da die Geschäftszeiten hier einen anderen Stellenwert haben.

Auslaufen ist um 16 Uhr angesagt. Als Wegepunkt nehmen wir Feca'mp auf der französischen Küste. Wind aus westlichen Richtungen und moderater Welle.

Nach 15 Seemeilen ändert der Wind auf SW. Ein Anliegerkurs zur **englischen** Insel **Isle of Wight** läßt eine Kursänderung zu. Der Wunschvorschlag von unserem Skipper Manni wird einstimmig beschlossen. Die neuen Koordinaten werden abgegriffen und im GPS eingegeben. **Entfernung 64 Seemeilen.**

In der jetzt folgenden Nacht stellt sich wieder dicker Nebel ein, der sich auf Anhieb nicht recht erkennen läßt, doch mit der Helligkeit offenbart sich die Situation. Bei gutem Wind aus der richtigen Richtung laufen wir mit 9 Knoten auf den Solent zu.

Montag, den 28.05.01

Wichtig ist jetzt wieder, den Ansteuerungspunkt - ein großer, im Fahrwasser stehender runder Sockel mit Leuchtturm - zu treffen. Weitere Wegepunkte, die den Solent betonen, müssen im **GPS** eingegeben werden, um bei der rauschenden Fahrt im Nebel keine Tonnen zu verpassen.

Auch hier wieder Glück im Unglück. Nach dem ersten Wegepunkt, den wir 100 m direkt voraus haben, passieren wir in 50 m Entfernung die Leuchtturmfestung. Der lichtende Nebel, der die Sicht immer noch auf 1 halbe Meile einschränkt, läßt eine Tonnenzielfahrt zu.

Passagierschiffe aus Plymouth passieren wir an Backbord.

Um 10 Uhr laufen wir in Cowes ein und ein Hafenmeister mit Schlauchboot delegiert uns zum Sportboothafen

Nach zögerlichen Ein
Auch hier ist das Lieg

RECEIPT No. 160791		VAT No. 615 2466 53
COWES YACHT HAVEN LTD.		
Cowes, Isle of Wight, PO31 7BD. Tel: (01983) 299975 Fax: (01983) 200332		
Date 28/5/01		
Name of Yacht PAODLETWO	LOA 34	
Home Port NORDENHAM	Berthing E21	
Owner/Skipper's Name	Gas £	
Postcode	Electricity £	
Overnight 28	Fuel £	Lites
Short Stay	Shower Block Code No. 6598	
Signature		
Please Note: Short Stay is a maximum of 4 hours. Overnight expires 12.00 noon. A charge may be made for late departure.		

achten einen Liegeplatz.
0,- DM)

Nach ersten Erkundungen hält der Reinlichkeitsfimmel Einzug. Danach ausgiebige Einkäufe und Spaziergänge. Die Müdigkeit durch die angespannte Nachtfahrt kommt rechtzeitig am Abend zurück. Die Kojen werden schon früh belegt.

Dienstag, den 29.05.01

Souvenir-Besorgungen sind noch schnell zu tätigen, denn um 11 Uhr wollen wir bei schönstem Wetter auslaufen. Unser Kurs an die französische Küste nach **Saint Vilary en Caux**. Das **GPS** zeigt als Luftlinie 94 sm.

Die Überfahrt bei Westwind 4-5 Beaufort mit Normalbesegelung, ein Reff eingebunden. Später ausgerefft und kurzzeitig den Spinnaker gesetzt, ab 23 Uhr motoren wir.

Mittwoch, den 30.05.01

Wir motoren noch immer und die französische Küste nähert sich. Durch falsche Koordinateneingabe im GPS, die rechtzeitig bemerkt wird, kommt eine seitliche Ansteuerung aus 130° und 3 Knoten Stromversetzung unter erschwerten Bedingungen zustande. Zusätzlich verdeckt die Steilküste die Moleneinfahrt, aber auch die Molenfeuer waren nur schwerlich erkennbar.

Diese schmale Einfahrt, mit starker Strömungsversetzung, kann nur 2,5 vor und 2,5 Std. nach HW angesteuert werden.

Die Schifffahrt wird bei starken auflandigen Winden davor gewarnt, einzulaufen und statt dessen lieber einen Ausweichhafen anzusteuern.

Da der Vorhafen total trocken fällt, machen wir an einer Mooring fest und warten, dass uns der Schleusenmeister die Dockschleusung freimacht. Das Schleusentor wird wieder rechtzeitig geschlossen, und ein Überlaufdrempel sorgt dafür, dass der Hafen bei Niedrigwasser nicht leer läuft. Das Hafengeld (100 fr => 30,- DM) wird beim Schleusenmeister entrichtet.

Quittung Hafengeld fehlt!


Die Gastlandflagge ist noch ein Problem. Französische Flagge nicht vorhanden, also mußte eine hergestellt werden. Die holländische Flagge mit waagerechten Blau-Weiss-Rot-Farben wurde zweckentfremdet: die Farben auf den Kopf gestellt, einmal umgeschlagen und ein Bündel eingenäht. Problem gelöst!

Duschen und ausgiebige Erkundungstouren in unserer näheren Umgebung nehmen wir wahr, da am nächsten Morgen um 5⁴⁵ Uhr das Ausschleusen beginnen soll.

Donnerstag, den 01.06.01

Vlissingen soll unser Endhafen am 9. Tag werden. Wir setzen unseren Kurs ab, geben die Koordinaten in den GPS ein und folgen gegen aufgehender Sonne unseren Kompaßkurs nach Osten. Die Distanz von 160 sm müßten in 27 Stunden zu schaffen sein, so dass wir um 9 Uhr den Hafen erreichen. Die kurzen Tidenzeiten entgegen der Zeit waren vorbei, mit der Tidezeit erhöht sich der Tidenwechsel um mindestens 2 Stunden.

Ein NW-licher Wind mit 5 Beaufort verspricht zuerst schnelle Fahrt, schläft aber um 22 Uhr ein. Nach dem Beginn der 2-Uhr-Wache kommt wieder Bewegung in den Wind, der zunehmend kräftiger wird. Letztendlich passieren wir mit raumen Winden um 6 Windstärken die letzten Scheldefallen in den Tidenhafen ein, den wir nur nach Öffnung der Mitteilung von der Hafenmeisterin, das Hafengeld nicht unerwartet.

MICHIEL DE RUYTERHAVEN			
VLISSINGEN/HOLLAND			
Naam schip :	<u>DedeLinn</u>		
Thuishaven :	<u>Noordenham</u>	Box:	
Periode :	<u>1-6, 2-6</u>	Vertrek:	
Lengte :			<u>10,20</u>
Liggeld per nacht :			<u>35,70</u>
Aantal nachten :			<u>1</u>
Liggeld totaal :			<u>35,70</u>
Toer. bel. :		× 1,00	<u>5</u>
Totaal :			<u>40,70</u>
z.o.z.			

Hier endet die Seereise am 01.06.01 nach ca. 750 sm in 8,5 Tagen und bis zum Crew-Wechsel wird eine Verschnaufpause eingeplant.

Vlissingen - eine schöne Stadt zum flanieren, bietet uns einige Abwechslungen - aber auch das aufkommende schlechte Wetter.

PKW-Heimreise.

Am Nachmittag des 2. Juni 01 um 15³⁰ erscheint Skipperfrau Marion und Tochter Diana und wir treten vollbepackt, ohne Skipper die Heimreise an. Wir verabschieden uns herzlich und wünschen einen guten Urlaub.

Ankunft in Nordenham um 22 Uhr.



Resümee der Reise:

- Gute und überreichliche Versorgung und Verpflegung Note 1
- Gute Kameradschaft und Teamarbeit Note 1
- Gute *navigatorische Leistungen (hätte noch besser sein können) Note 2
- Befriedigende Straßen und Ortskunde auf der Heimfahrt Note 3

** Bemerkung zur Navigation:*

Koordinatenablesungen in der Seekarte sollten immer kontrolliert werden, denn von vielen Eingaben im GPS waren 3 Fehleingaben zu verzeichnen, die aber rechtzeitig bemerkt wurden und keine Gefahr darstellten.

Zwei Landfälle (Newhaven u. Cowes) bei Nebel waren mit dem GPS Glanzleistungen, die nicht besser zu machen waren.

Berichterstellung: Holger Kleemann